Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7226

25. 05. 90

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/6793 —

Zukunft der DB-Kursbuchstrecke 265 Löhne (Westfalen)–Braunschweig

Der Personen- und Güterverkehr in Ost-West- und West-Ost-Richtung wird zunehmen. Davon ist auch der Bundesminister für Verkehr, Dr. Zimmermann, überzeugt, wenn er am 6. Dezember 1989 vor dem Deutschen Bundestag sagt: „Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenzen und der Sektorengrenzen in Berlin wird die Verkehrspolitik in eine neue Phase eintreten. Der Bahn werden sich neue Chancen bieten, und sie wird sich dieser Herausforderung zu stellen haben." Die Bahn wird jedoch diese neuen Chancen nur nutzen und sich dieser Herausforderung nur stellen können, wenn sie personell und bezüglich des Materials und der Fahrwege so ausgestattet wird, daß sie nicht ständig an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Es ist deshalb jetzt dringend erforderlich, Bahnstrecken in West-Ost-Relation in den Stand zu versetzen, daß sie dem erwarteten Mehrverkehr gewachsen sind. Das Gegenteil geschieht derzeit mit der Kursbuchstrecke 265.

1. Welche Gründe sind maßgebend für den Rückbau der KBS 265 im Streckenabschnitt Löhne–Rinteln auf eingleisigen Betrieb?

Der Streckenabschnitt Löhne–Rinteln wurde im Jahr 1984 maximal von 39 Zügen/Tag befahren. Nach den Ermittlungen der Deutschen Bundesbahn reicht eine eingleisige Betriebsführung aus, diesen Zugverkehr zu bewältigen. Die Berechnungen ergaben sogar noch eine 50%ige Leistungsreserve bei eingleisiger Betriebsführung.

Anlaß für die Einleitung des gesetzlichen Verfahrens zum dauernden Übergang auf eingleisige Betriebsführung am 17. August 1984 durch die Deutsche Bundesbahn waren anstehende Investitionen in Höhe von rd. 300 000 DM für Oberbaumaßnahmen bis 1995 sowie die Möglichkeit des Straßenbaulastträgers, durch die Maßnahme beim Bau der „Südtangente" bei Bad Oeynhausen rd.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr vom 22. Mai 1990 übermittelt.

4 bis 5 Mio. DM einsparen zu können. Außerdem erwartet die Deutsche Bundesbahn durch den Wegfall eines Streckengleises eine Kostenminderung von über 450 000 DM je Jahr.

2. Wer hat den Rückbau genehmigt, und von wann datiert die Genehmigung?

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen hat der Bundesminister für Verkehr die vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn beantragte Genehmigung mit Erlaß vom 14. Dezember 1988 erteilt.

3. Sind seitens der zuständigen Bahndirektionen Stellungnahmen der Landesregierungen Niedersachsens und Nordrhein-Westfalens zu dieser Rückbau-Maßnahme eingeholt worden?
Wenn ja: Befürworten die Landesregierungen den Rückbau oder lehnen sie ihn ab?

Die obersten Landesverkehrsbehörden von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen wurden von der Deutschen Bundesbahn mit Schreiben vom 17. August 1984 gemäß § 44 BbG von der Absicht zur Umstellung von zwei- auf eingleisige Betriebsführung unterrichtet und um Stellungnahme gebeten.

Die oberste Landesverkehrsbehörde Niedersachsen hat in ihrer Stellungnahme vom 1. Februar 1985 ihre Bedenken unter der Voraussetzung zurückgestellt, daß eine bedarfsgerechte Fahrplangestaltung und Betriebsabwicklung auch weiterhin möglich ist.

Die oberste Landesverkehrsbehörde von Nordrhein-Westfalen hat trotz Anmahnung durch die Deutsche Bundesbahn (Schreiben vom 9. Dezember 1985 und vom 25. Februar 1986) keine Stellungnahme abgegeben. Sie hat somit der Maßnahme nicht widersprochen.

4. Ist ein Rückbau weiterer Streckenabschnitte geplant?

Der 3 km lange Teilabschnitt Abzweigstelle Uffeln–Vlotho (Weserbrücke) war bereits vor Einleitung des o. g. Verfahrens eingleisig.

Die Herstellung der eingleisigen Betriebsführung auf dem Streckenabschnitt Rinteln–Veltheim erfolgte zum 12. November 1989.

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt – wie beantragt und genehmigt –, auch auf den noch zweigleisigen vorhandenen Streckenabschnitten voraussichtlich bis Ende 1991 auf eingleisige Betriebsweise überzugehen.

5. Welche Rolle spielt die KBS 265 in den Planungen der Bundesregierung zur Schaffung einer gemeinsamen deutsch-deutschen Infrastruktur?

Die Deutsche Bundesbahn geht davon aus, daß der Kursbuchstrecke 265 auch im Hinblick auf einen wachsenden deutsch-deutschen Verkehr keine wesentlich andere Bedeutung zukommen wird, als sie heute im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn hat. Zudem sind auch bei eingleisiger Betriebsweise Kapazitätsreserven vorhanden, die eine erhebliche Zunahme im Schienenverkehrsaufkommen auf dieser Strecke ermöglichen.

6. Wie verträgt sich die Entscheidung zum Rückbau auf eingleisigen Betrieb mit der Planung, bis 1993 die Strecke Helmstedt–Magdeburg zu elektrifizieren und mit dem aus dem Nachtragshaushalt 1990 zu finanzierenden Vorhaben, den Schienengrenzübergang Helmstedt mit Signal- und Fernmeldeanlagen auszustatten?

Die Deutsche Bundesbahn vermag keinen Zusammenhang zwischen der Einführung der Eingleisigkeit auf Abschnitten der Kursbuchstrecke 265 und der Elektrifizierung der Strecke Helmstedt–Magdeburg sowie den Signal- und Fernmeldeanlagen in Helmstedt zu erkennen.

7. Wie haben sich die Zahlen der auf der KBS 265 beförderten Personen und Gütermengen in den 80er Jahren entwickelt, insbesondere vor und nach Fertigstellung der Ortsverbindungsstraße Löhne–Bad Oeynhausen (Südtangente)?

Die Entwicklung im Reise- und Güterzugverkehr in den 80er Jahren ist in den Beilagen 1 und 2 dargestellt.

8. Mit welcher Entwicklung der Beförderungsmengen (Personen und Güter) auf der KBS 265 rechnet die Bundesregierung im wachsenden Verkehrsmarkt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR?

Erste grob überschlägliche Abschätzungen gehen von einer Verdoppelung des Reiseverkehrs und einer Zunahme des Güterverkehrs um den Faktor 4 aus. Sie reichen jedoch nicht aus, um daraus konkrete Betriebsprogramme mit Zugzahlen, Zuglängen, Zuggewichten und Fahrplanzeiten zu entwickeln.

9. Bietet sich die KBS 265 nach Ansicht der Bundesregierung nicht dazu an, Entlastungsfunktion für die Hauptstrecke 200 zu übernehmen, insbesondere dann, wenn die Strecke Helmstedt–Magdeburg elektrifiziert ist und die geplante Neubaustrecke Hannover–Stendal–Berlin in Betrieb genommen wird?

   Wenn ja: Ist es dann nicht geboten, Engpässe auf der KBS 265 zu beseitigen, nämlich 1. den Rückbau rückgängig zu machen, 2. den Streckenabschnitt Löhne–Elze zu elektrifizieren und 3. den Streckenabschnitt Hildesheim–Braunschweig zwei- oder mehrgleisig auszubauen?

Die Strecke Elze–Hameln–Löhne ist nicht elektrifiziert. Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt derzeit wegen fehlender Eigenwirtschaftlichkeit nicht, diese Strecke zu elektrifizieren. Im

Falle einer Elektrifizierung würde die Strecke auch bei Eingleisigkeit eine so hohe Leistungsfähigkeitsreserve aufweisen, daß sie als Entlastungsstrecke dienen könnte.

Der eingleisige, bereits elektrifizierte Streckenabschnitt Groß Gleidingen–Hildesheim wird derzeit auf die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus im Hinblick auf die erwartete Entwicklung des deutsch-deutschen Schienenverkehrs untersucht.

Die Deutsche Bundesbahn ist aufgefordert, vor etwaigen Rückbaumaßnahmen jeweils zu prüfen, ob die Realisierung solcher Planung im Hinblick auf die deutsch-deutsche Verkehrsentwicklung weiterhin sachgerecht ist.

Beilage 1
zum Schreiben des BMV
vom Mai 1990
E 15/32.30.05/12045 Vm 90 (1)

Kursbuchstrecke 265 Braunschweig–Elze–Löhne
Streckenbelastung Güterzüge
t = Nettotonnen pro Tag
Zahltag: jeweils im Juni

Jahr	Braunschweig – Hildesheim		Hildesheim – Nordstemmen		Nordstemmen – Elze *		Elze – Hameln		Hameln – Rinteln		Rinteln – Veltheim		Veltheim – Löhne	
	Züge	t	Züge	t	Züge	t	Züge	t	Züge	t	Züge	t	Züge	t
1983	15	5 854	29	13 209	154	56 383	10	3 376	7	2 273	7	2 574	12	7 375
1984	16	4 866	22	7 689	166	54 222	11	3 318	7	1 225	9	1 517	15	6 035
1985	16	6 581	20	9 432	189	71 862	10	3 219	9	4 624	10	4 833	14	7 847
1986	12	4 192	15	4 312	176	56 155	5	1 186	4	538	6	1 413	9	2 927
1987	12	4 567	9	2 463	168	55 803	6	1 617	2	410	6	853	12	5 276
1988	6	1 674	11	2 710	168	61 559	5	1 366	4	577	5	984	10	4 038
1989	9	1 633	9	1 868	174	67 373	7	1 880	2	280	5	366	7	3 378

*) einschließlich Güterzüge der Nord-Süd-Strecke

Beilage 2
zum Schreiben des BMV
vom Mai 1990
E 15/32.30.05/12045 Vm 90 (1)

Kursbuchstrecke 265 Braunschweig–Elze–Löhne
Entwicklung im Reiseverkehr an W (Sa)
Rkm = durchschnittliche tägliche Verkehrsstromstärke

Jahr	Braunschweig – Hildesheim		Hildesheim – Nordstemmen *		Nordstemmen – Elze **		Elze – Hameln		Hameln – Rinteln		Rinteln – Löhne	
	Züge	Rkm	Züge	Rkm	Züge	Rkm	Züge	Rkm	Züge	Rkm	Züge	Rkm
1984	26	904	49	5 147	154	21 915	31	1 658	26	1 318	24	1 127
1985	25	1 144	36	5 125	154	22 896	30	1 565	26	1 187	22	972
1986	26	958	37	5 252	159	25 389	32	1 381	24	898	20	705
1987	27	1 049	38	4 825	159	25 485	31	1 196	21	853	20	691
1988	28	930	49	5 366	182	24 732	32	1 250	21	699	20	573
1989	28	984	43	6 290	175	27 243	31	1 122	22	624	20	543

*) einschließlich Züge der Strecke Goslar–Nordstemmen
**) einschließlich Züge der Nord-Süd-Strecke

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333